
CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Oceanex (1977) inc.
demandeur

et

Association internationale des débardeurs
section locale 1953
syndicat

et

Larry McCarthy
Agent de santé et de sécurité

Décision n° 01-021
Le 4 septembre 2001

Cette cause a été entendue par Michèle Beauchamp, agente d'appel, à St. John's, Terre-Neuve, le 8 mai 2001.

Personnes présentes

Pour le demandeur :

Thomas O'Reilly, conseiller, Cox Hanson O'Reilly Matheson
Glenn Etchegary, directeur du terminal
John Majchrowicz, vice-président de l'exploitation

Pour le syndicat :

John Williams, président, International Longshoremen's, LSPU, section locale 1953

[1] La présente affaire concerne un appel interjeté en vertu du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail*, partie II, par le conseiller Thomas O'Reilly au nom d'Oceanex

(1997) inc., d'une instruction (en annexe) émise le 3 novembre 2000 par Larry McCarthy, agent de santé et de sécurité, Programme du travail, Développement des ressources humaines Canada.

[2] À la suite d'une enquête sur la mort accidentelle, le 28 septembre 2000, de M. John Butt, un employé d'Oceanex qui travaillait comme vérificateur au port de St. John's, Terre-Neuve, l'agent de santé et de sécurité McCarthy a émis à l'employeur, le 3 novembre 2000, l'instruction suivante en vertu du paragraphe 145(1) :

[TRADUCTION]

Ledit agent de santé et de sécurité est d'avis que l'on a contrevenu à la disposition suivante du *Code canadien du travail*, partie II :

1. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[[TRADUCTION]

Des matériaux entreposés obstruent et encombrant les voies de circulation

2. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[TRADUCTION]

Des matériaux entreposés compromettent la manœuvre des appareils de manutention motorisés

3. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[TRADUCTION]

Les matériaux entreposés (conteneurs d'expédition) qui encombrant les voies de circulation présentent un risque pour la sécurité et la santé des employés

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de mettre fin à la contravention au plus tard le 17 novembre 2000.

En outre, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)b) du *Code canadien du travail*, partie II, dans le délai précisé par l'agent de santé et de sécurité, de prendre des mesures afin que la contravention ne se poursuive ou ne se reproduise pas.

[3] Lors de l'audience, l'agent de santé et de sécurité McCarthy a expliqué les circonstances de l'accident, son enquête et l'émission de son instruction, dans le cadre d'un rapport condensé qu'il a remis et lu aux parties. Ses principales observations sont mentionnées dans les paragraphes qui suivent.

[4] Au moment de l'accident, M. Dave Brennan, un opérateur de monte-charge, déplaçait des conteneurs réfrigérés de l'extrémité ouest à l'extrémité est du terminal du parc. Le genre d'appareil à prise par le haut qu'il conduisait devait fonctionner en marche arrière lorsque des conteneurs étaient transportés et il reculait dans le parc en transportant un conteneur réfrigéré de quarante pieds à travers le couloir de circulation.

[5] Il y avait un embouteillage dans l'aire de circulation devant la cabane de M. Butt, car des camions de transport s'étaient stationnés devant et des conteneurs gisaient sur le sol du côté opposé en formant une rangée unique. Par conséquent, M. Brennan s'est approché des conteneurs afin de se donner plus d'espace pour manœuvrer le chariot. Lorsqu'il est arrivé à l'extrémité du premier conteneur de la rangée, il l'a éraflé le long des derniers trois ou quatre pieds environ. Le deuxième conteneur de cette même rangée sortait de la ligne d'environ 2 pieds. Le conteneur que M. Brennan transportait a frappé le conteneur en saillie qui s'est déplacé vers l'est d'environ 8 pieds et qui s'est heurté contre le conteneur suivant avant de s'immobiliser.

[6] Après s'être assuré qu'il n'y avait pas de dommages et avoir redressé son chariot à prise par le haut afin de dégager les conteneurs, M. Brennan a continué de reculer jusqu'à l'aire de débarquement du navire. À son retour, afin de ne pas heurter de nouveau les conteneurs mal alignés, il a décidé de déplacer le premier conteneur plus à l'est, jusqu'à l'aire d'arrimage en bloc et il est ensuite passé au deuxième conteneur. Lorsqu'il a soulevé le deuxième conteneur et qu'il s'est mis à le repousser, il a vu M. Butt tomber d'entre les deux conteneurs.

[7] Quelques minutes auparavant, un autre employé avait entendu M. Butt confirmer les numéros des conteneurs à la radio depuis sa cabane. Il avait ensuite marché jusqu'à la remorque de M. Gosling, de l'autre côté du parc, afin de faire un appel personnel, après lequel on l'a vu retourner à sa propre cabane de vérificateur. Selon l'enquête de l'agent de santé et de sécurité McCarthy, il semble, qu'au moment de l'accident, M. Butt retournait à sa cabane en marchant entre les conteneurs et qu'il avait dû s'arrêter pour laisser passer le chariot à prise par le haut de M. Brennan. Il n'a pas eu le temps de sortir d'entre les conteneurs lorsque le conteneur qui était à sa droite a été frappé.

[8] L'agent de santé et de sécurité McCarthy a témoigné que M. Butt savait qu'il ne devait pas circuler entre les conteneurs, sauf quand il s'acquittait de ses tâches de vérificateur, et, s'il avait vaqué à ses occupations entre les piles de conteneurs à ce moment-là, les opérateurs de monte-charge auraient été conscients de sa présence. La politique de l'employeur voulait, au moment de l'accident (et elle le veut encore), que les vérificateurs avisent les opérateurs à la radio, sur un canal réservé, quand ils doivent se rendre dans le parc du terminal afin de repérer des conteneurs, et les opérateurs doivent éviter de travailler à cet endroit-là pendant que les vérificateurs accomplissent cette tâche.

[9] L'agent de santé et de sécurité McCarthy a expliqué qu'il avait fondé sa décision d'émettre l'instruction sur ce qu'il considérait être des déclarations contradictoires de la part de la direction et des employés quant à savoir si les vérificateurs devaient ou non circuler entre les conteneurs de temps à autre et à qui il revient d'assurer l'entretien de l'aire de fonctionnement, c.-à-d. les passages et les voies de circulation, étant donné les changements fréquents dans les voies de circulation et les aires d'arrimage en bloc.

[10] L'agent de santé et de sécurité était au courant de la politique écrite de l'employeur et on lui a confirmé que, si les vérificateurs devaient passer entre les conteneurs pour vérifier les numéros, ces derniers savaient qu'ils étaient censés en aviser auparavant les opérateurs de monte-charge afin qu'ils cessent de travailler à cet endroit-là.

[11] L'agent de santé et de sécurité McCarthy a reconnu que l'employeur avait établi des procédures pour les installations au moment de l'accident et qu'elles semblaient fonctionner. Il savait que l'employeur y avait apporté quelques changements à la suite de l'accident afin d'éviter qu'un accident semblable ne se produise à nouveau. Il était toutefois d'avis que l'émission d'une instruction servirait à améliorer encore davantage les procédures et les pratiques existantes.

[12] Lorsqu'il a été questionné par le conseiller O'Reilly, l'agent de santé et de sécurité McCarthy a avoué qu'il n'avait pris aucune mesure du lieu de l'accident. Bien que, comme il a été noté dans son rapport, il ne semblait pas avoir de marquage sur le sol afin d'indiquer les aires de manœuvre et les voies de circulation, il a déclaré que des lignes étaient tracées pour les conteneurs et pour les camions à l'avant de la cabane de M. Butt.

[13] M. Etchegary, directeur du terminal, a reconnu que les vérificateurs devaient, à l'occasion, aller dans la pile de conteneurs dans le cadre de leurs fonctions. Cependant, ils devaient auparavant communiquer avec les opérateurs de monte-charge sur une fréquence radio réservée afin que ces derniers cessent leurs activités à cet endroit-là.

[14] Quant à savoir à qui il revient de veiller à l'entretien de l'aire de fonctionnement, c.-à-d. les passages et les voies de circulation, M. Etchegary a témoigné dans une déclaration détaillée, qu'il a remise à l'agent de santé et de sécurité McCarthy et qui est incluse dans son rapport, qu'Oceanex avait institué, avec l'aide d'un consultant indépendant, et mis en œuvre un plan sur le débit de circulation pour le terminal. Ce plan avait été expliqué à tous les employés; il était appliqué rigoureusement et surveillé par la direction et le personnel de sécurité du terminal.

[15] Selon M. Etchegary, le plan sur le débit de circulation est configuré de manière à tenir compte des conteneurs vides et pleins, et les dispositions relatives au débit de la circulation sont connues des entreprises de camionnage qui viennent au parc. Il incombe aux opérateurs de placer les conteneurs de façon appropriée, d'être conscients de ce qui les entoure et de signaler à la direction toute situation qui cause ou pourrait causer une pratique d'exploitation dangereuse afin qu'on puisse y remédier sur-le-champ.

[16] En dernier lieu, M. Etchegary a expliqué que les conteneurs de 53 pieds sont empilés sur le bord de la rangée et que les conteneurs de 40 à 48 pieds sont placés au centre. Il a soutenu, qu'au moment de l'accident, il n'y avait pas d'embouteillage à cet

endroit, que l'aménagement de l'aire d'arrimage en bloc était normal et qu'aucun matériau entreposé n'obstruait ni n'encombrait les voies de circulation.

[17] Dans ses observations finales, le conseiller O'Reilly a soutenu que les points émis dans l'instruction de l'agent de santé et de sécurité McCarthy n'étaient pas basés sur des faits réels.

[18] Se reportant au point un de l'instruction -- des matériaux entreposés obstruent et encombre les voies de circulation -- le conseiller O'Reilly a soutenu que les matériaux entreposés n'encombre ou n'obstruent les voies de circulation que si le dégagement latéral minimum de 150 mm exigé par l'alinéa 14.45(1)b) du RCSST pour les passages régulièrement empruntés par des appareils de manutention motorisés ou manuels n'est pas respecté. Dans la présente affaire, tel qu'il a été démontré par le plan institué par l'employeur pour le parc à la suite de l'accident et présenté à l'audience, la distance réelle entre le conteneur qui a été heurté et la semi-remorque stationnée était de 60,5 pieds, ce qui dépasse largement l'exigence réglementaire.

[19] En ce qui concerne le point deux de l'instruction -- des matériaux entreposés compromettent la manœuvre des appareils de manutention motorisés --, le conseiller O'Reilly, faisant de nouveau allusion au plan pour le parc, a déclaré que, le jour de l'accident, l'aménagement du terminal était configuré comme d'habitude, qu'il y avait amplement d'espace pour que les appareils puissent aller et venir et que rien n'indiquait l'éventualité d'un embouteillage.

[20] Quant au point trois de l'instruction -- les conteneurs qui encombre les voies de circulation présentent un risque pour la sécurité et la santé des employés --, le conseiller O'Reilly a maintenu que l'employeur avait mis en œuvre un programme de santé et de sécurité au travail très vigoureux depuis la fin de 1999. Le programme avait été étudié par le Programme du travail sans qu'aucune exception ne soit notée, une copie du programme avait été remise aux employés en février 2000 et un programme d'orientation d'une durée de quatre heures créé en avril 2000.

[21] Le conseiller O'Reilly a soutenu que le marquage sur la surface du terminal, qui vise à indiquer les aires d'arrimage en bloc, a pour objet de guider la circulation des opérateurs et des piétons et que de mettre des lignes sur la surface du terminal sur toute la longueur de l'aire d'arrimage en bloc, même si l'employeur l'a fait depuis l'accident, n'éliminera et ne réduira pas la possibilité que des accidents semblables ne se reproduisent. S'il y avait eu encombrement des voies de circulation au moment de l'accident — et le conseiller O'Reilly ne reconnaît pas que c'était le cas —, cela n'aurait rien eu à voir avec l'accident en tant que tel, qui a été le résultat d'une confluence d'erreurs humaines.

[22] Le conseiller O'Reilly a maintenu que l'enquête de l'agent de santé et de sécurité McCarthy était boiteuse, car ce dernier n'avait pris aucune mesure sur le lieu de l'accident, n'avait pas saisi les faits avec exactitude et n'avait pas compris, qu'au moment de l'accident, M. Butt n'était pas occupé à faire son travail en tant que tel, mais qu'il retournait plutôt à sa cabane, après avoir fait un appel personnel, en passant à travers la rangée de conteneurs.

[23] En dernier lieu, se rapportant à la décision rendue par la Cour fédérale, Section de première instance, à la suite d'un appel de l'agent régional de sécurité Serge Cadieux dans l'affaire de Vancouver Wharves Ltd. (n° de greffe T-1125-97), le conseiller O'Reilly a noté qu'il était dans le mandat de l'agent d'appel d'examiner toute la preuve et de conclure que l'instruction de l'agent de santé et de sécurité découlait d'un malentendu et d'une mauvaise compréhension des faits entourant l'accident. Il a souligné que les mesures mises en œuvre par l'employeur depuis l'accident, par exemple l'utilisation de lampes stroboscopiques par les vérificateurs quand ils circulent dans les rangées de conteneurs et le traçage d'une ligne sur la surface du terminal afin de marquer le contour de l'air d'arrimage des conteneurs, ne signifie pas que l'employeur admet que ses pratiques et procédures d'exploitation étaient inadéquates ou dangereuses.

[24] Pour sa part, M. John Williams, président de la section locale 1953 du syndicat, a confirmé que l'agent de santé et de sécurité McCarthy n'avait pris aucune mesure sur le site de l'accident. Il a affirmé qu'il n'y avait pas de lignes peintes pour les camions à remorque stationnés au moment de l'accident, mais que l'on avait remédié à la situation depuis. M. Williams a ajouté que, malheureusement, si l'opérateur de monte-charge avait été informé des allées et venues de M. Butt, cet accident tragique aurait été évité.

[25] En vertu du paragraphe 146.1(1) du *Code canadien du travail*, partie II, lorsqu'une instruction est interjetée en appel, l'agent d'appel enquête sommairement sur les circonstances et les motifs de l'instruction et peut soit modifier, soit annuler ou confirmer l'instruction. Il ou elle livre ensuite une décision par écrit avec ses motifs, comme l'exige le paragraphe 146.1(2).

[26] Ces dispositions sont ainsi libellées :

146.1(1). Saisi d'un appel formé en vertu du paragraphe 129(7) ou de l'article 146, l'agent d'appel mène sans délai une enquête sommaire sur les circonstances ayant donné lieu à la décision ou aux instructions, selon le cas, et sur la justification de celles-ci. Il peut :

- (a) soit modifier, annuler ou confirmer la décision ou les instructions;
- (b) soit donner, dans le cadre des paragraphes 145(2) ou (2.1), les instructions qu'il juge indiquées.

146.1(2) Il avise par écrit de sa décision, de ses motifs et des instructions qui en découlent l'employeur, l'employé ou le syndicat en cause; l'employeur en transmet copie sans délai au comité local ou au représentant.

[27] Afin de décider si je devrais ou non confirmer, modifier ou annuler les quatre points qui forment l'instruction émise par l'agent de santé et de sécurité McCarthy, je dois examiner les dispositions de la partie II, du *Code canadien du travail* (le Code) et du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (le RCSST) citées dans l'instruction. La disposition du Code est ainsi libellée :

125.(1) Dans le cadre de l'obligation générale définie à l'article 124, l'employeur est tenu, en ce qui concerne tout lieu de travail placé sous son entière autorité ainsi que toute tâche accomplie par un employé dans un lieu de travail ne relevant pas de son autorité, dans la mesure où cette tâche, elle, en relève :

(p) de veiller, selon les modalités réglementaires, à ce que les employés puissent entrer dans le lieu de travail, en sortir et y demeurer en sécurité;

[28] Le point 1 de l'instruction exige que les matériaux soient entreposés de la manière prescrite par l'article 14.50(3)b) of la Partie XIV du RCSST, Manutention des matériaux, ainsi libellé :

14.50(3) Les matériaux, marchandises et objets doivent être entreposés de manière que :

(b) les passages, voies de circulation et sorties ne soient ni obstrués ni encombrés;

[29] Comme l'a mentionné M. Brennan lors de l'enquête de l'agent de santé et de sécurité McCarthy, les conteneurs en cause dépassaient de la rangée de conteneurs de peut-être 2 pieds environ. Néanmoins, le plan détaillé institué par l'employeur à la suite de l'accident montre clairement qu'il y avait au moins 60 pieds entre le conteneur qui a été heurté et la semi-remorque stationnée.

[30] Étant donné que le chariot à prise par le haut était conduit d'une manière normale au moment de l'accident; qu'il y avait un passage de 60 pieds entre le conteneur heurté et la semi-remorque stationnée pour conduire le chariot à prise par le haut; que le dégagement latéral minimum prescrit de 150 mm exigé par l'alinéa 14,45(1)b) du RCSST pour les passages régulièrement parcourus par des appareils de manutention motorisés conduits d'une manière normale — et je pourrais ajouter que je considère ce dégagement latéral minimum quelque peu « étroit » vu la taille des chargements manipulés de nos jours dans les terminaux — était observé; que l'agent de santé et de sécurité McCarthy n'a pris aucune mesure pendant qu'il enquêtait sur l'accident et qu'il n'a pu démontrer de

quelle façon les conteneurs encombraient les voies de circulation, rien ne m'indique que les conteneurs obstruaient ou encombraient le passage sur lequel le chariot à prise par le haut de M. Brennan se trouvait. Par conséquent, j'ANNULE le point 1 de l'instruction.

[31] Le point 2 de l'instruction exige que les matériaux soient entreposés de la manière prescrite par l'alinéa 14.50(3)c) de la Partie XIV du RCSST, Manutention des matériaux, ainsi libellé :

14.50(3) Les matériaux, marchandises et objets doivent être entreposés de manière que :

(c) la manœuvre en toute sécurité des appareils de manutention motorisés ou manuels ne soit pas compromise;

[32] Je n'ai reçu aucune preuve indiquant que la manœuvre en toute sécurité du chariot à prise par le haut de M. Brennan était compromise par les conteneurs. Au contraire, il a été déterminé que le dégagement latéral minimum de 150 mm prescrit par l'alinéa 14.45(1)b) du RCSST en vue d'assurer la manœuvre en toute sécurité des appareils de manutention dans les passages où ils se rendent régulièrement était largement dépassé. Par conséquent, j'ANNULE le point 2 de l'instruction.

[33] Le point 3 de l'instruction exige que les matériaux soient entreposés de la manière prescrite par l'alinéa 14.50(3)f) de la Partie XIV du RCSST, Manutention des matériaux, ainsi libellé :

14.50(3) Les matériaux, marchandises et objets doivent être entreposés de manière que :

(f) il n'en résulte pas de risque pour la sécurité et la santé des employés.

[34] L'agent de santé et de sécurité McCarthy déclare, conformément à ce point que les matériaux entreposés qui encombraient les voies de circulation présentaient un risque pour la sécurité ou la santé des employés. Cependant, comme il est expliqué dans les alinéas 30 et 32 précédents, il n'a pas réussi à déterminer qu'au moment de son enquête, des matériaux entreposés encombraient les voies de circulation au point de compromettre la manœuvre en toute sécurité des appareils de manutention. Comment les conteneurs auraient-ils dû être entreposés afin de ne pas représenter un risque pour la santé et la sécurité des employés? Ils étaient, de toute évidence, entreposés dans une aire d'affermage en bloc bien définie et bien connue, le long de laquelle il y a un passage pour piétons clairement indiqué. Il est vrai que l'accident tragique sur lequel l'agent de santé et de sécurité McCarthy a fait enquête lorsqu'il a émis son instruction montrait effectivement qu'il y avait un risque pour la sécurité et la santé d'au moins un employé. Cependant, j'estime que ce risque ne provenait pas de la manière dont les conteneurs étaient entreposés, mais bien du fait que l'employé n'avait pas avisé, comme il l'aurait fait

normalement, les opérateurs de chariot à prise par le haut de ses allées et venues afin que ces derniers cessent leurs activités à cet endroit jusqu'à ce que l'employé soit à l'écart en toute sécurité. Par conséquent, j'annule le point 3 de l'instruction.

[35] Étant donné que j'ai annulé les points un, deux et trois de l'instruction, j'ANNULE également la dernière partie de l'instruction de l'agent de santé et de sécurité McCarthy, par laquelle il ordonne à l'employeur, en vertu de l'alinéa 145(1)*b*) du *Code canadien du travail*, partie II, dans le délai qu'il a prescrit, de prendre des mesures afin de s'assurer que la contravention ne se poursuive et ne se reproduise pas.

Michèle Beauchamp
Agente d'appel

DANS L'AFFAIRE DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II - SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

DIRECTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1)

Le 28 septembre 2000, l'agent de santé et de sécurité soussigné a procédé à une enquête au lieu de travail exploité par OCEANEX (1977) INC., employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et sis au 432, WATER STREET, SUITE 320, FINGER PIER, ST. JOHN'S (T.-N.), lieu également connu sous le nom d'Oceanex.

Ledit agent de santé et de sécurité est d'avis que l'on a contrevenu à la disposition suivante du *Code canadien du travail*, partie II :

1. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[TRADUCTION]

Des matériaux entreposés obstruent et encombrent les voies de circulation

2. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[TRADUCTION]

Des matériaux entreposés compromettent la manœuvre des appareils de manutention motorisés

3. L'alinéa 125(p) du *Code canadien du travail*, partie II, et l'alinéa 14.50(3) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST)

[TRADUCTION]

Les matériaux entreposés (conteneurs d'expédition) qui encombrent les voies de circulation présentent un risque pour la sécurité et la santé des employés

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de mettre fin à la contravention au plus tard le 17 novembre 2000.

En outre, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)b) du *Code canadien du travail*, partie II, dans le délai précisé par l'agent de santé et de sécurité, de prendre des mesures afin que la contravention ne se poursuive ou ne se reproduise pas.

Fait à St. John's, ce 3^e jour de novembre 2000.

Larry McCarthy
Agent de santé et de sécurité

À : OCEANEX (1977) INC.
OCEANEX LIMITED
432, WATER STREET, SUITE 320
FINGER PIER
ST. JOHN'S (T.-N.)
A1C 5V3

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENTE D'APPEL

Décision n° : 01-021

Demandeur : Oceanex (1977) inc.

Syndicat : Association internationale des débardeurs, section locale 1953

MOTS CLÉ : appareils de manutention motorisés, matières entreposées, voies de circulation, risque pour la sécurité et la santé des employés

DISPOSITIONS :

Code : 125(1)p)

Règlement : 14.45(1)b), 14.50(3)b), c), f)

RÉSUMÉ :

À la suite de l'enquête, le 28 septembre 2000, d'un accident mortel à Oceanex (1977) inc., l'agent de santé et de sécurité a émis, le 3 novembre 2000, une instruction mentionnant que (1) des matériaux entreposés obstruaient et encombraient les voies de circulation, (2) compromettaient la manœuvre des appareils de manutention motorisés et (3) présentaient un risque pour la sécurité et la santé des employés. Il a ordonné en outre à l'employeur de prendre des mesures afin de s'assurer que les contraventions ne se poursuivent ou ne se reproduisent pas. À la suite de son enquête, l'agente d'appel a annulé tous les points de l'instruction.